

公共交通ネットワーク特別委員会記録  
＜第2号＞

平成27年第7回沖縄県議会（9月定例会）

平成27年10月14日（水曜日）

沖 縄 県 議 会

## 公共交通ネットワーク特別委員会記録＜第2号＞

---

### 開会の日時

年月日 平成27年10月14日 水曜日  
開 会 午前10時1分  
散 会 午前11時24分

---

### 場 所

第6委員会室

---

### 議 題

- 1 陳情平成24年第116号、同第140号の5、同第141号、同第142号、同第197号、陳情平成25年第9号、同第10号、同第29号、同第38号、同第50号の5、同第89号、同第91号、同第93号、同第94号、同第104号の5、陳情平成26年第95号、同第46号の5、陳情第78号及び第79号の5
- 2 閉会中継続審査・調査について

---

### 出 席 委 員

委 員 長	金 城	勉 君
副 委 員 長	新 田 宜	明 君
委 員	新 垣 哲	司 君
委 員	高 嶺 善	伸 君
委 員	玉 城	満 君
委 員	瑞慶覧	功 君
委 員	渡久地	修 君
委 員	儀 間 光	秀 君
委 員	大 城 一	馬 君

委員 比嘉瑞己君

委員外議員 なし

---

### 欠席委員

砂川利勝君

島袋大君

---

### 説明のため出席した者の職・氏名

企画部長 謝花喜一郎君

交通政策課長 真栄里嘉孝君

土木建築部空港課長 多嘉良 齊君

---

○金城勉委員長 ただいまから、公共交通ネットワーク特別委員会を開会いたします。

陳情平成24年第116号外18件及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、企画部長の出席を求めています。

まず、陳情平成24年第116号外18件の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長の説明を求めます。

なお、継続の陳情については、前定例会以降の新しい事実についてのみ説明をお願いいたします。

謝花喜一郎企画部長。

○謝花喜一郎企画部長 公共交通ネットワーク特別委員会陳情案件につきまして、お手元の陳情に対する説明資料により、処理方針を御説明申し上げます。

表紙をめくっていただきまして、陳情説明資料の目次がございます。

継続の陳情が17件、新規の陳情が2件となっております。

前回の処理方針に変更のない陳情につきましては説明を省略し、変更のある

陳情について説明いたします。

2 ページからの美ぎ島美しゃ（先島）圏域の振興発展に関する陳情で、処理方針を変更しております。

3 ページをお開きください。

2 の 4 段落目については全部修正を行っておりますので、修正箇所を読み上げて御説明いたします。

就航時期については、平成27年 8 月に開催した本協議会において、台風等の影響に伴う訓練のおくれにより、同年10月から12月に延期することが確認されましたが、8月28日に起きた栗国空港での事故の影響により、さらにおくれる見込みであります。第一航空株式会社—第一航空によりますと、石垣拠点の石垣—波照間、石垣—多良間路線の就航時期の見通しについては、事故原因の究明や再発防止策を含めた社内体制の強化など、国土交通省による安全運航の確認が行われた時点で、就航時期を明らかにすることができるとしております。

次に、15ページをお開きください。

平成25年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情で、処理方針を変更しております。

17ページをお開きください。

変更した箇所を見え消しで表示し、追加した内容は下線で表示しております。読み上げて御説明いたします。

8 の 3 段落目の 4 行目、「19名乗り機材が、平成27年 8 月 2 日に就航したところであります。しかしながら、同年 8 月 28 日に起きた栗国空港での事故の影響により、現在、那覇—栗国路線は運休しております。第一航空株式会社によりますと、那覇—栗国路線の再開時期の見通しについては、事故原因の究明や再発防止策を含めた社内体制の強化など、国土交通省による安全運航の確認が行われた時点で、就航時期を明らかにすることができるとしております。」に追加・修正しております。

次に、18ページをお開きください。

10の船舶航路の再開については、次のように追加を行いましたので、読み上げて御説明いたします。

平成27年度に改めて県内外の航路事業者ヒアリングを行ったところ、地元航路事業者が興味を示していることから、今後、就航可能性について関係機関を含め調整していくこととしております。

次に、26ページをお開きください。

新規の陳情第78号栗国航路運賃低減に関する陳情について、読み上げて御説明いたします。

1、県では航空路について、粟国島を初め病院や高等学校がない小規模離島において地域の活性化を図るため、特例的に離島住民以外の郷友会を含む県民や観光客等の交流人口の航空運賃を約3割低減しております。航路については、航空路に比べ運賃が低廉で負担が少ないと考えられることなどから、交流人口の運賃低減を行っておりません。

次に、28ページをお開きください。

新規の陳情第79号の5美ぎ島美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情について、読み上げて御説明いたします。

1、多良間村などの生活コストの低減については、平成27年度から実施している離島生活コスト低減事業において、対象離島の拡大に関して離島市町村等の関係者と調整を行うこととしております。また、自動車航送運賃のコスト低減については、多良間村が平成27年度から沖縄振興特別推進交付金を活用し、多良間村自動車航送負担コスト軽減事業を実施しております。

以上、公共交通ネットワーク特別委員会陳情案件につきまして御説明いたしました。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○金城勉委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより各陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、陳情番号を申し述べてから重複することがないように簡潔をお願いいたします。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行うようお願いいたします。

質疑はありませんか。

儀間光秀委員。

○儀間光秀委員 陳情平成24年第140号の5美ぎ島美しゃ（先島）圏域の振興発展に関する陳情に該当すると思いますが、先週木曜日の常任委員会後に宮古島へ行ってきました。金曜日に帰る予定でしたが飛行機が満席で帰れず、延泊したのですが、宮古島の方から、ずっとこういった状況が続いているという話を聞いたのですが、そのあたりは県は把握していますか。

○謝花喜一郎企画部長 宮古島ですが、スカイマークの撤退後、大変席がとりにくい状況が続いていることは我々も承知しております。JTA、RAC、ANAが飛んでいますが、3社含めての平均で4月に84.1%、5月に79.0%にな

ったのですが、6月84.8%、7月88.9%、8月89.6%ということで、平均して85.4%の搭乗率になっております。こういった状況になっていることから、県におきましてはJ T A、A N Aに対しまして増便をお願いしているところでございます。

○儀間光秀委員 具体的にJ T Aからの返答はどうか。

○謝花喜一郎企画部長 1日7便往復している中、10月から3月まで、それぞれ8往復にするということで回答をいただいております。

○儀間光秀委員 企画部長が言うとおりの、J T Aだけで8便飛んでいました。その中でも状況が変わっていないのが現実なのです。その辺の認識、対応をお願いします。

○謝花喜一郎企画部長 J T Aにおきましては、来年の2月から機材を更新いたします。新機材はこれまでより20席ふえまして、順次12機を更新する予定ですが、まずは那覇一宮古路線において優先的に機材の更新を行うと聞いておりますので、それによって若干緩和できるのではないかと考えております。

○儀間光秀委員 今の答弁ですと2月からになります。その間に年末年始も入ってくることで、宮古島は正月というよりも旧16日あたりに帰る方が多いと聞いておりますので、その大切な2月までの期間の対応というのは、臨時便も含めて県がしっかり要請していく必要があると思うのですが、どう思われますか。

○謝花喜一郎企画部長 県もこの分についてはしっかり一私も非常勤取締役ですので、議会等の関係でなかなか出席できないことが多いのですが、この関係がございましたので、ぜひ出席したいということで出席し、増便を要請し、10月25日から2月7日までの間、8便にふやすという話を聞いております。委員からの御指摘もありますので、そういった状況において、さらにきょうあたりですと9月の運行状況の集計が出ていますので、それも見ながらこれから年末になる時期に、乗れない方が出ないような方策をとっていただきたい旨を、この委員会が終わりましたら早速申し入れしたいと考えております。

○儀間光秀委員 私もキャンセル待ちの状況を随時確認していたのですが、マ

ックスで50名ほどです。その辺は、緊急的な方もいらっしゃるだろうし、何らかの対応をぜひ強く要望していただきたいと。私が懸念するのは、宮古島の方々がこれは観光被害だと言いつけているのです。これは沖縄県にとってもいい形ではない、いい方向に向かない。今、CMでもウトウイムチと言って、外国人観光客や県外から来られるお客さんに対して、県民挙げておもてなしをしようというCMも流れています。そういった意味では、この調子だと宮古島に行く観光客がいい思いをして帰らないのではないかと懸念されます。私もびっくりしたのですが、観光被害でたまらない、不幸があっても、家族が入院しても行けないというストレスがたまっているようなことも感じましたので、しっかり企画部長の答弁にもあったように、増便も含めて機材を変更するまでの間の対応を強く要望していただきたいと思います。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
瑞慶覧功委員。

○瑞慶覧功委員 陳情第78号栗国航路運賃低減に関する陳情ですが、運賃、便数、搭乗人員の概要を教えてください。

○真栄里嘉孝交通政策課長 栗国島へは1日3往復しております。正式な運賃は片道で1万1350円、往復運賃で1万350円でございます。離島住民割引適用で7250円になります。さらに交通コスト負担軽減も入れることによって、離島の方は1万1350円の正規運賃が4400円になっております。交流人口ですが、地元の郷友会、観光客に対して高等学校がない、核となる病院がない離島につきましても運賃低減をしております。普通運賃で1万1350円のところを3350円の交流人口の運賃低減をしております。結果的に8000円になっております。往復割引ですと、1万350円が7300円になります。

旅客の実績でございますが、平成21年度は7200名で推移していましたが、平成26年度には1万2000名になっております。途中、機材を2機体制から3機体制に増加し、提供座席がふえたことによって、平成26年度は旅客数が1万2415名、搭乗率が65%の実績でございます。

○瑞慶覧功委員 これは1回で何人乗りですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 8月2日から就航している機材につきましては、19名乗りでございます。

○瑞慶覧功委員 類似の小規模離島については、運賃形態等は一緒ですか。

○謝花喜一郎企画部長 高等学校がない、基幹病院がないという小規模離島につきましては、交流人口はいずれも3割の低減しております。

○瑞慶覧功委員 この処理方針からすると、これ以上の低減は考えていないということでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 航空機につきましては新幹線並みで考えておりまして、おおよそ4割程度低減しております。交流人口は3割ということで少し差別化を図っておりまして、これが適当であろうと考えております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 陳情平成24年第140号の5美ぎ島美しゃ(先島)圏域の振興発展に関する陳情について、変更処理方針でも御説明いただきましたが、就航については多くの方々から期待されていて、当初10月1日就航予定という説明が、パイロットの訓練で12月1日に延期したということで、おくれについても非常に落胆の声がありました。特に波照間島にいわせると、波高2メートルから運航を停止しているということで欠航が多いのです。離島であっても高速船が通わない島、緊急に移動ができないということで、ましてやこういうときだからこそ航空機の再開・就航について期待が高まっていたのですが、栗国空港での事故以来、いつになるのかという心配があるのです。この辺については、航空会社、国土交通省、皆さんとの話し合いのめどや原因はどうなっているのか。もう少し詳しく教えていただけませんか。

○謝花喜一郎企画部長 1週間ほど前に、第一航空の方々とお話しする機会がございました。栗国空港で事故を起こした機材をカナダに運ぶ途中、沖縄本島に運ばれてきた機材を見せていただきながらお話ししたわけですが、私の感想としては、思っていた以上に機材の損傷があるなと感じました。一度フェンスにぶつかって反転した結果、反対側がフェンスの杭のようなものに突き刺さり、それがそのまま引き裂かれるような状態でした。もしかしたら全面的な買いかえになり得るかもしれないと会社の方も言っていました。保険適用がございま

すので、その辺は何とかやっていたいただけるものと思いますが、今、2機購入して1機ございます。この1機がいつから運航できるかということについて、彼らも国土交通省に今週あたりから話し合いに行くということでした。国土交通省からの話次第で、結果をまず県、地元の栗国村に御説明いただき、県と村長も含めた栗国村でも納得できる説明であれば、最短で、彼らとしては10月末までには栗国村は運航再開したいというような話がございました。一方で、石垣拠点路線の御質疑ですけれども、2機でやりくりをして石垣拠点の波照間島、多良間島を就航する予定でしたが、1機ではなかなか難しいだろうということが一つございます。また、パイロットの訓練も終わっておりません。事故を起こした機長は再度訓練を行わなければならないということで、今3名の機長がいますが、実際に訓練が終わっている機長は1人ですので、機材の問題とパイロットの訓練もございますので、もし栗国村が再開できたとしても、さらに石垣拠点は時間を要すると思います。10月から12月に延びたのですが、さらにそれより後ろになるのは避けられないだろうと我々は見込んでおります。

○高嶺善伸委員 平成26年度で航空機購入を補助したのは2機でしたよね。第一航空には、ツインオッター機を操縦できるパイロットは現在何名おられるのですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 機長として操縦できるのは2人ですが、そのうちの1人が事故を起こしましたので、当分は新たな追加訓練が必要になるかと思えます。そのため、現在機長としての役割を果たせるのは1人です。

○高嶺善伸委員 航空機のごときはよくわからないのですが、ツインオッター機は操縦士、副操縦士の2名乗り体制ですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 はい、そうです。

○高嶺善伸委員 最低でも機長が2人、副操縦士が2人の4名体制でないと、この2機をスムーズに運航することは難しい状況ですよ。

○真栄里嘉孝交通政策課長 その人数でよいかはわかりませんが、第一航空においては、会社全体として6名から7名の操縦士や機長を養成する予定だったと聞いております。

○高嶺善伸委員　ことし10月就航予定だった石垣拠点路線の分も含めると、機長やほかの操縦士の訓練養成が全体的に見えないものですから、少し不安だなという気がするのです。例えば、一度事故を起こした機長は、欠格事項やペナルティがあるのですか。機長へ戻るには必要な期間や訓練があるのですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長　第一航空からはっきりしたことは聞いておりませんが、情報共有する中ではペナルティはないと聞いております。しかし、今後、国土交通省航空局と安全運航に関するお話をされるのですが、新たな追加訓練というものはあると聞いております。

○高嶺善伸委員　今、新しく事故を起こしていないものを那覇―粟国間で運航するには、機長の資格を持っている操縦士もおられるし、副操縦士もおられるので運航の再開は時間の問題と。あと1機については破損が大きいので、場合によっては全部取りかえになるかという話もございしますが、今回購入したツインオッター機は1機お幾らでしたか。

○真栄里嘉孝交通政策課長　1機当たり約10億円でございます。

○高嶺善伸委員　たしか国が7億5000万円、県が2億5000万円を出して、航空会社はほとんど持ち出しがない状態で航空機を運航することができるわけですよ。この航空機は第一航空の資産になるのですか。それとも県が賃貸、運航を委託する形になるのですか。財産上の取り扱いについてお聞かせください。

○真栄里嘉孝交通政策課長　補助金でございますので、第一航空の資産となります。

○高嶺善伸委員　そうすると、所有権は第一航空に移りましたので、修繕や買いかえとなると、誰がどのように責任を持って調達することになりますか。

○真栄里嘉孝交通政策課長　基本的には第一航空になります。今回は保険に入っていますので、保険での修理も調整していると聞いております。

○高嶺善伸委員　これは一括交付金を利用した事業になるのですか。今回購入した新しい機材がトラブルを起こして、なかなか運航ができないというのは補助金やその流れ上、別段問題は起きていないのですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 これは一括交付金ではなく、国と県の協調補助になっております。今後の状況につきましては、国土交通省と調整していきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 もし、修繕は無理で新しく買いかえになると、1年ぐらいの製造期間や調達になるのですか。今までの購入機の補助を決めて、発注して納品してもらったこれまでの経緯からすると、どのぐらいの期間が予想されますか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 新機材をもし注文、発注しまして、うまいぐあいにいったときは、半年以上と聞いております。

○高嶺善伸委員 我々委員会も一度、第一航空をお呼びして、いろいろな取り組みを聞く必要があるかなという気はします。多額の機材ですので、離島の航空路線就航、再開のために1機10億円するものを2機で20億円ですので、一民間企業にこれを補助金として支出するわけですから、安定した離島の航空路線を維持してもらえそうな信頼関係、これをしっかり持つことが必要ではないかと思えます。例えばRAC、JTAは沖縄県が株を持って、役員も派遣したり、全日空も長年の実績があって、いろいろ窓口もあり安心して話ができるのですが、何しろ初めて航空路線を対象として就航してもらいますので、県民からもっと信頼されるように、早目の就航をするためにも県として今後どのような取り組みをしていく考えでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 石垣拠点の路線再開に向けて、県はさまざまな手法を考えました。例えば、新しい航空会社を県がつくったらどうかという意見もございました。そういうことからスタートして、それをやるにもいろいろリスクがあるということで、我々が目をつけたのが、既存の航空会社に路線について再開をお願いできないかといういろいろ御検討いただいた結果、第一航空が手を挙げて御協力いただけるということでした。その際、県と第一航空の副社長、多良間村、竹富町の両町村長を交えて協議会を立ち上げて、これまで複数回にわたってその話し合いをして、第一航空に対してはコスト低減に向けた取り組みやスケジュール、運賃等について御検討いただいたと。両町村長については、需要喚起策の話をしました。これまで複数回話し合いを持った結果、県と第一航空、両町村で一定程度の信頼関係はできているものと考えております。そう

いった中で事故が起こってしまったことが、私にとっても、地元にとっても大変残念だという声は聞いております。しかし、訓練もしっかり行わなければならない、機材を調達するにも半年はかかるということです。それについては第一航空も2度、3度にわたって県に来て、大阪から社長もじきじきにお見えになって陳謝もしていただきましたし、地元にもしっかり説明をしてほしいということで私から話をしております。第一航空としても、地元との信頼関係構築がまず第一だということを常々申し上げていますし、安全運航についての信頼をしっかりと確保できるようにしなければならないということは、重々承知しております。県からもそういった文書を発出しておりますし、栗国村からも発出しているということで、事のでんまつ、国土交通省との話し合いは地元にもしっかり説明するというごさいます。石垣拠点の路線再開に向けては、多良間村と竹富町も相談の上、今後のあり方について、この協議会の場において第一航空をお呼びして、今後の方向性等を御説明いただくかなと考えているところごさいます。そういったことで、県、町村もどういったことをやる必要があるのか、情報の共有化、今後の対策を考えていきたいと思ひます。

○高嶺善伸委員 波照間空港のターミナルも整備してございましたけれども、飛行機は就航していませんが、ターミナルの工事はどのような進捗状況ですか。

○多嘉良斉空港課長 ターミナルの整備は9月末には完成してございまして、現在は地元から要望がございまして駐車場の台数をふやしてほしいということで、そこの外周工事を行っております。それを含めて、今月いっぱいには終了するという見込みでございまして。

○高嶺善伸委員 陳情3ページの3にもありますが、まだ就航していないので需要も見込めないのですが、ぜひ成功してもらいたい石垣拠点路線ですので、今の800メートルを、沖縄振興特別措置法のある間に延長するような計画も視野に、何とか検討できないかと思ひてはいますが、その辺はどうでしょうか。

○多嘉良斉空港課長 空港の滑走路長を決める際に、その空港に就航している最大機材をもとに滑走路長を決定いたしますので、今、計画上は19名乗りのツインオッターで800メートルの滑走路で対応できる機材ということですので、今後需要がふえるという見込みと機材が大きくなるという見込みがないと、なかなか滑走路長の延長は難しいと考えております。

○高嶺善伸委員 常にインフラは先を見通して、いろいろな可能性に対応できるようにぜひ検討してもらいたいと要望しておきます。

次に、陳情平成25年第50号の5、平成25年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情、18ページですが、離島住民の利便性の向上や産業振興を図るため、旅客船が廃止になっております宮古島、石垣島と沖縄本島との航路の再開については、宮古・八重山ともに6万人という居住圏ですので、移動権の確保という意味では、飛行機しかないというのは不十分ではないかと思えます。ぜひ、もとのような旅客船、カーフェリーなども就航してもらいたいという声は大変大きいのです。そういう面から、今回初めて地元航路事業者が興味を示しているという表現等もあって、航路再開に対して非常に期待を持って見ているのですが、これは平成25年度の航路事業者に対する参入意向調査の結果と、平成27年度から航路事業者にヒアリングを行っているという関連等については、どういうことでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 県は先島航路再開に向けて、平成20年度から既存の船舶会社に対して打診し、平成24年度には就航可能性調査で積算等も行いました。平成24年度の調査でも毎年約20億円から50億円の赤字が見込まれており、厳しいという答弁をさせていただきましたが、議会等において、当委員会におきましても、県はもっと汗をかくべきではないかという話がありましたので、平成27年度に再度就航可能性について打診を行いました。本会議において答弁しましたように、就航に関して検討してみたいという航路事業者があらわれたので、現在、当該事業者と調整を行っている段階でございます。

○高嶺善伸委員 これをやるにしても、既存の事業者は採算がとれないと。貨物ならいいが、旅客となるととても運航は厳しいという話ばかりでしたが、今回興味を示しているということについては、大変重要な接点ではないかと思っておりますので、ぜひ、実現に向けて一歩踏み出すことが必要だと思っております。その辺は、懸案の先島航路の再開ですので、前向きに県としても取り組むという姿勢で臨んでくれませんか。

○謝花喜一郎企画部長 航路再開に向けて、国からの許可や遠海仕様から近海仕様に装備を変えるなど、さまざまなことが出てまいりますけれども、就航するというのであれば、そういった装備の経費については県からは一定程度の費用負担も視野に入れながら、何とか働きかけていきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 16ページの陳情平成25年第50号の5と関連しますので、以前は、民営、公営の離島航路のフェリー等は沖縄県離島海運振興株式会社一離海振等に買ってもらい、多額のリース料を払いながら運航すると。運賃も値上げできないので赤字が出る。赤字を航路補助してあげるといって四苦八苦の繰り返しでしたけれども、今度の一括交付金の事業から離海振からのリースをやめて、民間でも村営、公営でも旅客船を買うのなら補助金を出して、初期投資なり固定経費を削減するという画期的な事業をやってきましたよね。この事業のスキームを教えてくださいませんか。

○謝花喜一郎企画部長 今、高嶺委員からございましたように、これまでは離海振からリースを行っていて、そのリース料の負担が自治体の予算を圧迫していました。そこで、一括交付金を活用して建造または購入するのですが、対象となる船舶は、小規模離島赤字航路に就航する貨客船が前提です。船舶更新の計画を立てるのですが、優先順位がございまして、船舶購入の支援をまず行う、古い船から順に新たな船舶建造を支援する形にしております。そのスキームですが、公営の場合は、一括交付金を活用しまして国が80%、県が10%、地元が10%という費用負担を考えております。民営の場合には、国が64%、県が8%、市町村が8%、残りの20%を事業者が負担するというスキームです。

○高嶺善伸委員 離島航路の安定的な継続という意味では、画期的な一括交付金の使い方だと思います。この前、フェリーよなくにを見ましたけれども、ホテル並みの内装で4時間かければ与那国島へ快適に行けるということで、これも80%は国、県、町の補助があって、事業者は20%の負担だけで買えたわけですから。今の説明を聞くと、村営の船なども地元の市町村は10%だけということですから素晴らしい事業だなと思います。そこで、沖縄本島から宮古島、石垣島というのはこういう離島航路の補助にならないのかどうか。公設民営的なやり方でもしない限り、旅客船を買って運航するというのは今までできないところを見ますと、平成24年度の可能性調査から見てもなかなか厳しいのではないかと思います。これはスキームの運用ということで、一工夫できないのですか。

○謝花喜一郎企画部長 船舶の購入や新規で運航した場合でも、20億円から50億円の赤字になるということでしたので、民間にそれをさせるのはきつい、もしやるとすれば公設民営になるかと思いますが、既存の航路事業者といろいろな関係がございまして、先島航路の再開につきましては、既にある航路会社、既存の船舶を活用していただくのが近道かと考えてございまして、調査・調整を

行っております。ようやく1社が興味を示しておりますので、その会社と調整すべきものは多々ありますけれども、何とか就航にこぎつけたいというのが県のスタンスでございます。

**○高嶺善伸委員** 航路事業は、復帰前から復帰にかけての航路配船調整規程で、できるだけ県内の事業者を守るために本土からの新しい航路就航は認めないなど、さまざまなことで守ってきた経緯もあって、前は琉球海運株式会社一琉海、有村産業もあり、いろいろな競争関係で旅客船も有村産業が持っていてよかったですのですが、廃業に伴って旅客船がなくなって、競争は以前に比べてどうかかわからないけれども、いざ公設民営的なスキームで可能性があるという提案をしても、誰が手を上げるのか牽制するのか、そこが非常に微妙な業界ではあるのです。しかし、必ずしも大きな船だけというわけでもなく、クルーズ船的な雰囲気移動するというのも不可能ではないですし、経営の仕方によっては、いろいろな可能性があるのかなと思っていますので、ぜひ内閣府とも相談をして、一括交付金で懸案の先島航路を再開するために、どの程度のスキームまでなら使っているのかという内諾をもらって、それをもう一度県内の業者、あるいは新聞で見ると、台湾からも高速艇を沖縄に行かせたいという業者もあるような報道を見ているのですが、どのような仕組みがこの法律や補助金制度に合致して、有効に使えるのかどうかわかりませんが、できるだけ早いうちにスピード感を持って、就航の可能性について関係機関との調整に取り組んでもらいたいと思うのですが、もう一度企画部長の決意を聞かせてください。

**○謝花喜一郎企画部長** いろいろな御提案をいただきましたけれども、やはり実現可能性につきましては、興味を示していただいている会社と調整を行って、その会社からさまざまな課題をいただいているところです。我々からも、週何回ぐらいの就航が可能かなどの話し合いもさせていただいております。そこに到達するまでにいろいろ整理すべきものが出てまいりますので、それに対して予算、経費が必要であれば我々は支援する。これに向けての一括交付金の活用も考えてはおりますけれども、そういったことについては内閣府とこれからの調整になりますが、沖縄の振興、離島振興の観点から、恐らく実現性はあるだろうと私は思っておりますので、まずは会社側の意向と県からの要望も突き合わせながら実現可能性を高めて、何とか就航にこぎつけたいと考えております。

**○金城勉委員長** ほかに質疑はありませんか。  
渡久地修委員。

○渡久地修委員 幾つか質疑させてください。まず13ページの鉄軌道の問題ですが、前回の特別委員会でもお聞きしましたけれども、鉄軌道の計画は順調に行っていますかと聞いたら、平成27年度末までにはきちんと策定しますと。たしかそういう答弁だったと聞いておりますが、それでよいでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 今、ステップ3に入ったところですが、前回の当委員会においても年度内にとのお話をさせていただきましたが、ステップ2を終えた時点でかなり時間を要しました。アンケート調査で、ステップ1での3000件から1万件余りのさまざまな意見が出ており、その整理等に時間を要したということで、ステップ2の段階で8月になってしまいました。これからステップ3に入るわけですが、起終点、想定するルートについて、これから過程に入るということで、慎重に審議する必要があるという意見をいただいております。ですから、年度内は大変厳しくなっており、これからの進め方を含めてスケジュール等についても委員と内々に調整を行っているということです。年度内は恐らく無理であろうと考えております。

○渡久地修委員 13ページの処理方針には、年度内策定とあるものですから大丈夫だなと思っていましたが、厳しくなったという意味ですね。

○謝花喜一郎企画部長 年度末までにとということで行っておりますが、委員との調整次第ですが、大変厳しいだろうというのが実感でございます。

○渡久地修委員 この中で、起終点、ルート、システム、駅位置、地下にするのか高架にするのかという構造、そのうち特にぶつかっている問題はどこでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 今の時点でぶつかっているというのはないのですが、例えば起終点ですが、県では那覇市から名護市で考えておりますけれども、これにつきましても本当にそれでよいのかどうか。おおむねのルートについては、さまざまな意見が出てくると想定されますので、委員会における議論を踏まえて検討したいという答弁を前回させていただきました。委員の方々とお話をさせていただいておりますのが、沖縄県が目指す将来像をしっかりと議論することが大事でしょうと。それから県の抱えている課題についても、しっかりと議論する必要がある。そういったことを踏まえた上で、必然的に浮かび上がるルートが

出てくるのではないかという話が出ておりますので、こういったことも委員と話をしながら、ステップ3の進め方について議論したいと考えております。

○渡久地修委員 起終点というと、例えば那覇一名護があつて、那覇市の中の旭橋にするのか、あるいは別のところにするのか。名護市のバスセンターなのか、名護市のヒンプンガジュマル周辺にするのかというこの位置だと思いましたが、名護市か那覇市かというところもまだまとまっていないわけですね。

○謝花喜一郎企画部長 沖縄県総合交通体系基本計画では、三次生活圏である那覇市と二次生活圏である名護市を1時間で結ぶことがうたわれております。それに向けて那覇市から名護市を1時間という形で言うておりますが、場所については委員からございましたように、どこの地点というところまでは決めていないということです。

○渡久地修委員 先ほど、那覇市から名護市でよいのかという意見も出ていと聞いたものですから。那覇市ではなくて、要するに糸満市を起終点にするのか、本部町を起終点にするのか、こういう議論にまで膨らんでいるのかという話です。

○謝花喜一郎企画部長 県民の意見を見ますと、那覇市から名護市までだと果たして採算がとれるのか等の意見もございました。実現可能性としては那覇市から中部までではないかという意見もございますが、そういったことも踏まえて、委員会の中で検討していくということでございます。

○渡久地修委員 これはルートになってくると余計にたくさんあつて大変だと思うのですが、平成27年度末が難しいとなると、どのくらい延びるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 まさしくその辺について委員と調整を行っているところですが、委員会は3つございます。計画検討委員会、技術検討委員会、プロセス検討委員会でステップ2から3へ上げるにはこれでよいのかどうか等、3つの委員会を回しながら進めないといけないのですが、少なくとも計画検討委員会、技術検討委員会は3回程度必要ではないかという意見が出ています。その間にパブリック・インボルブメントも行いますので、ステップ3だけでも時間を要することが見込まれていまして、今、委員からは夏ごろまでかかるのではないかという話も出ております。

○渡久地修委員 それでは、来年の夏ごろにはまとまりますか。

○謝花喜一郎企画部長 ステップ3が夏までということですか。それから頑張っても来年の年内、もしかしたらそれもずれる可能性もございます。

○渡久地修委員 大変な事業ですので、急いでみんなから批判を受けるような案であってもいけませんし、かつ県民の合意も得ないといけませんし、そういう意味で県民の合意を得るからといって、永遠に5年も10年も延びていくと大変です。その辺は難しいところで大変困難な事業ですが、とにかく一大事業ですよね。これまでの県の仕事の中でも一大プロジェクトだと思いますので、それはきちんと慎重に、かつこれからの沖縄を切り開いていく上で大事な仕事ですから、慎重に急ぐという非常に難しい作業ですが、頑張ってください。

次に、路面電車や離島交通に関してですが、この前、総務企画委員会でオーストリアを視察してきたのです。オーストリアは永世中立国で平和行政の問題や国連、公共交通、エネルギーといろいろなことを勉強してきましたが、非常によく、まず質疑に入る前に企画部長へ要望しておきたいのですが、オーストリアにギュッシング市がありまして、ここはオーストリアの中で非常におくれた地域で、過疎化が激しくて大変なところでしたが、ここがエネルギーの自給自足に取り組んだのです。森林地帯ですので、森林のチップや牛の放牧もだんだんうまくいけなくなりましたが、特殊な技術を開発して、その牧草を燃やして、砂を入れて揺すりながら燃やしてガスに変換する方法を開発して、そこでまず電力を自給したのです。その住民の電力は全部自分たちで補うので、大手から買わなくても済むということで、お金の流出が防げるようになった。ガスも自動車へ充填して走るようになっていっていると。これがどんどん大きくなって、今では中位くらいの所得まで広がり、周辺に企業がたくさん出てきているのです。その技術を長崎県の対馬市が漂着ごみで悩んでいるので、これで電力を発生させてガスに変えて、何とか対馬市の漂着ごみの問題を解決しようとギュッシング市へ何度も通って、事業化しそうなところまで行っているのです。フィンランドでは国がそれを事業化したというのがありますので、私は沖縄にとって、特に離島にとって非常によいと思いますので、ここは質疑をする場所ではありませんが、企画部皆さんの担当ですのでぜひ一度勉強してみてください。

本題に移りますが、ウィーンの路面電車に乗ってきたのです。とても街にマッチしており、電車と車が同じ軌道を狭い道でも走るということで、非常に沖

縄に有望だと思ったのですが、その辺の研究は行ったことがありますか。

○謝花喜一郎企画部長 ウィーンではないのですが、フランスのLRTを視察させていただきました。

○渡久地修委員 フランスとウィーンは同じ形式ですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 全部調べたわけではありませんが、一部やむを得ず同じ軌道を走っているところはあると聞いております。しかし走行上、日本でのLRTの制限速度は最高時速40キロメートルと決まっております、発進やブレーキ関係がなかなか違いますので、できれば別々に分けたほうが望ましいということも聞いております。

○渡久地修委員 向こうも分けたほうが望ましいけれども、狭いところではこれもやむを得ないと。ウィーンでは非常に定着しているのです。そういう意味では、研究の価値があるのではないかと思っています。私が聞きたいのは、ウィーンは政策として運賃をととても安くしているのです。ですから、車から公共交通への誘導が物すごく進んでいるのです。その分どうなるかということ、採算としては赤字になるのです。しかし、赤字分は市が補填しているのです。ウィーンではそれが当たり前だという意識があるのです。私が感じたのは、いわゆる交通権、移動権、市民の移動する権利、交通手段を確保する権利がある。それを保障するのが市であるという考え方が当たり前のようになっているのです。その辺はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 フランスへ行ったときにそういうお話は聞きました。ヨーロッパでは交通権が確立されているということで、私が聞いたのは、所得によって定期券の額も差別化を図っていて、所得の低い方は数百円で定期券が買えると聞いて、大変驚いたことを記憶しています。我が国においても、一時期交通権を法案に盛り込むということで期待していましたが、結果として盛り込まれなかったと。日本においては、必要不可欠な赤字路線において補填すると。基本的には、交通事業者でまず頑張りなさいというような体系になっているものですから、ヨーロッパのそういうものについては魅力的ではありますが、先ほども委員からありましたように、交通権というものが確立された社会制度でないとなかなか厳しいかと。大変魅力的ではあると認識しております。

○渡久地修委員 交通権、移動権、どちらですか。それに対して沖縄、日本というのは交通権、移動権については今どうなっているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 交通権ということで、フランスでは一資料を読みますと、地方自治体の領域において容易で安価、快適な条件で移動できる交通を誰もが利用できるという交通権が確保されていると。我が国では、地域住民の生活に必要な不可欠な赤字路線の維持といったシビルミニマムの観点から、行政支援を行うという体系になっております。

○渡久地修委員 よく事前の質問どりも来ないのに、想定してつくっていますね。交通権というのは、これから私はとても大事になってくると思うのです。先ほどからありました、特に沖縄の離島の問題。鉄道もバスもそうですが、離島になると余計にこの交通権の問題、住民が移動する権利の保障というのは求められてくると思うのです。ですから今、ヨーロッパと日本の交通権に対する考え方がまだまだ違うので、そこはもっと交通権の問題を、私は権利として保障していけるようにやっていく必要があるのではないかと思います。特にそういう意味からすると、全国というよりも離島県の沖縄、離島住民の交通権、移動権を確保するという点では、沖縄県が先頭に立って切り開いていくことが必要だと思いますけれども、どうでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 まさしく委員がおっしゃったようなことを、我々は平成23年、平成24年と新たな沖縄振興を求めるときに議論をいたしました。そのときに交通権というものを我々も学んだわけですが、特に離島は、本土は陸続きですからいいのですが、離島では船舶を活用しなければならない。本土ではJRや新幹線がありますが沖縄にはないというような中で、飛行機であればせめて新幹線運賃並みに、船舶ではJR線並みにということで考え出したのが交通コスト低減事業です。そういった視点で、離島の割高な交通コストについて下げていきたいと思っております。

○渡久地修委員 交通権という立場から、ぜひ離島の問題、鉄軌道、バスの問題も考えていただきたいと思います。オーストリアへ行った、先ほどのギュッシング市も含めた議会の報告書がやがてでき上がるはずですので、それも参考にさせていただき、ぜひ皆さんの仕事に生かしていただきたいと要望して終わります。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
新垣哲司委員。

○新垣哲司委員 17ページの栗国—那覇間の陳情について、飛行機といえば一番安全な乗り物と言われているのですが、たまたま事故が起こったと。この飛行機は何名乗りですか。

○謝花喜一郎企画部長 19名乗りでございます。これまでの9名乗りから19名乗りに機材を更新したばかりでございます。

○新垣哲司委員 今、2機が運航していると。離島を含めて。

○謝花喜一郎企画部長 2機購入したわけですが、そのうちの1機が事故を起こしたということです。

○新垣哲司委員 たまたまこの飛行機に私の友人が乗っていて、なぜ新しい飛行機がこうなるのかと。新聞紙上によると、ブレーキではないかというような話があったのですが、今、国土交通省が調査をしているということで、10月末ですか、2機が運航するようになるという答弁を聞いたのですが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 今、1機になっていますが、もう一機については、製造元のカナダに運んで修繕を含めて検討を行っている。先ほども答弁しましたように、修繕するにしても6カ月以上はかかるのではないかという見通しです。

○新垣哲司委員 滑走路はどのくらいですか。

○多嘉良斉空港課長 滑走路長は800メートルでございます。

○新垣哲司委員 今、19名乗りと言っていましたが、これが精いっぱいですか。もっと大きい離島としては、それ以上の飛行機を運航できるようなところもあるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 R A Cがこれまで39名乗りだったものを、今、機材の

更新を始めていまして、50名乗りの機材を購入するということで申請を行っているところです。

○新垣哲司委員 50名乗りになると、需要としては十分満たすような気がしますが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 50名乗りは、需要を満たすには十分だと思っております。

○新垣哲司委員 今の1機では全く需要を満たしていないと、このように思ってもよろしいですか。

○謝花喜一郎企画部長 現在、先ほど就航実績がございましたけれども、9名乗りだったものを19名乗りに更新していますので、それで需要は満たされるものと考えております。

○新垣哲司委員 航空会社も国から7億円余、県から2億5000万円と出していますが、非常に航空会社自体は経営が厳しいと言われているのです。その辺は聞いたことがありますか。

○謝花喜一郎企画部長 この部分が大変重要でして、せっかく就航しても赤字になって、結局廃線になることがあってはならないと。しかし、離島の方々を考えますと、赤字だからすぐに廃止というわけにはいきませんので、新たな石垣拠点のスキームでは、赤字分については県と地元で補填するという一方で、その会社に対しては負担を求めないということ、スキームとしては考えていたところがございます。

○新垣哲司委員 ぜひ第一航空株式会社も県民の思いを受けて、しっかりこのように会社を立ち上げて運航しているわけですから、調査結果が出れば、県とも栗国村とも十分話し合っ、一日も早くこれが再開、就航できるようにしていただければと思います。

○謝花喜一郎企画部長 しっかり信頼関係を確立して、栗国路線を再開するに当たりましても、しっかり地元栗国村、そして県のほうに説明していただくと。石垣拠点の波照間一多良間路線の就航についても、早い段階で協議会を立ち上

げて、今後の進捗スケジュール等を地元の方に第一航空から説明してもらおうと。そういうことを行うことによって、お互い信頼関係を築いて、この事業を何とか成功させたいと考えております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 質疑なしと認めます。

以上で、企画部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

説明員の皆さん、大変御苦勞さまでした。

どうぞ御退席ください。

休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○金城勉委員長 再開いたします。

陳情の質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。

これより陳情の採決を行います。

陳情の採決に入ります前に、その取り扱いについて御協議をお願いいたします。

休憩いたします。

(休憩中に、議案等採決区分表により協議)

○金城勉委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

陳情については、休憩中に御協議いたしました議案等採決区分表のとおり決することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、閉会中継続審査・調査事件の申し出の件についてお諮りいたします。

先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情17件とお手元に配付してあります本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

休憩いたします。

(休憩中に、第一航空株式会社関係者の参考人招致について、提案者の高嶺委員から提案理由を聴取した後、協議を行った結果、参考人招致を行う必要性は認識しつつ、現在、国土交通省の調査中であることを踏まえ、次定例会時点での状況も確認した後に、参考人招致を行う時期について再度検討していくことで意見の一致を見た。

次に、視察調査について実施時期、場所等について協議した結果、議会日程等の関係で次定例会までの間に視察調査を実施するタイミングがないことから、また改めて協議を行うこととなった。)

○金城勉委員長 再開いたします。

次に、お諮りいたします。

ただいま採決しました陳情に対する委員会審査報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された陳情の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦労さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員長 金城 勉